

«Мы ценим ваш нелегкий труд»



Екатерина Лишак награждена Почетной грамотой ФГУП «ЖДН»

7 марта на торжественном мероприятии, которое проводилось в Донецке в режиме видеоконференцсвязи с подключением филиалов, работник всех подразделений поздравил генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков.

— Этот прекрасный праздник напоминает нам о том, как важна роль женщин в жизни нашего предприятия. Каждый день мы видим, как вы с достоинством справляетесь с любыми задачами, вдохновляете своих коллег, привносите в трудовые будни легкость и красоту. Мы ценим ваш нелегкий труд и стараемся создавать условия для того, чтобы ваша работа была комфортной и успешной, — сказал Андрей Казаков, отметив, что более 48% нашего многотысячного коллектива составляют представительницы прекрасной половины человечества.

От имени Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии коллектив поздравил председатель Дорпрофжел Михаил Чаленко:

— Женщины делают каждый день светлее и теплее, вселяют надежду и учат радоваться жизни. Вы умеете вдохновить, восстановить мир в семье и коллективе, поддержать в трудную минуту. Пусть наступившая весна принесет в вашу жизнь добрые перемены, наполнит жизненной энергией и оптимизмом!

Слова поздравлений женщинам Железных дорог Новороссии адресовали начальник Донецкого филиала Евгений Синельник, начальник Мелитополь-Херсонского филиала Николай Яшный, начальник Луганского филиала Денис Пашков.

За четкую, слаженную и оперативную работу, инициативность при выполнении важных производственных заданий, а также весомый вклад в развитие ФГУП «Железные дороги Новороссии» и по случаю Международного женского дня 8 Марта Андрей Казаков вручил Почетные грамоты и Благо-

дарности лучшим работникам центрального аппарата ФГУП «ЖДН» и Донецкого филиала.

Среди награжденных Почетной грамотой ФГУП «Железные дороги Новороссии» — Ирина Адеева, старший мастер дорожного участка по текущему содержанию пути № 2 Иловайской дистанции пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

— Мне очень приятно, что руководство оценило мои усилия и поощрило за труд, — делится своими эмоциями Ирина Александровна. — Эта награда вдохновляет на дальнейшие достижения, показывает, что у нас на предприятии ценятся усердие и целеустремленность.

На железной дороге она работает почти 30 лет. За трудовые заслуги была отмечена знаком «Почетный железнодорожник», многочисленными грамотами и благодарностями.

— На Донецкую магистраль я пришла бригадиром пути станции Дроново Торезской дистанции пути, — вспоминает Ирина Адеева. — Ко мне прикрепили опытных наставников: монтера пути 4 разряда Любовь Полищук и дорожного мастера Сергея Николаевича Куприча. Они щедро делились со мной своим опытом, ведь после техникума я знала только теорию, а реальная работа оказалась совсем другой.

В 2004 году Ирину Адееву перевели старшим мастером дорожным. Сейчас у нее в подчинении 19 человек. Это монтеры пути, дежурные по переезду, бригадир.

— Мы обслуживаем станции Постниково, Сердитая и Сорочье. Это 19 км главного хода и больше 12 км подъездных приемо-отправочных путей, 3 охраняемых переезда, — рассказывает железнодорожница. — Людей, конечно, не хватает, объем работы большой, но мы справляемся. Все наши сотрудники — опытные профессионалы. А новичков мы обучаем.

Несмотря на то, что работа путейцев физически тяжелая, Ирина Адеева справляется

Добрые и нежные, ответственные и целеустремленные — в канун 8 Марта представительницы лучшей половины человечества принимали поздравления от руководства ФГУП «Железные дороги Новороссии», мужчин центрального аппарата ФГУП «ЖДН», Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов.

со своими обязанностями на «отлично».

— Я благодарна железной дороге за все, — говорит Ирина Александровна. — У меня никогда и мысли не было о том, чтобы сменить профессию. Я — на своем месте!

Екатерина Лишак, сигнализист третьего разряда станции Иловайск, начала свой путь на железной дороге в 2018 году. Она с детства была увлечена магистралью, но окончательно определиться с выбором помогли ее близкие — свекровь и муж.

— Я родилась и жила возле станции Кутейниково. После замужества переехала в Иловайск, — вспоминает наша собеседница. — Мой муж Михаил Ковальчук и многие его родственники — железнодорожники. Моя свекровь Валентина Владимировна Ковальчук и убедила меня связать жизнь с этой профессией.

Екатерина Лишак благодарна своим наставникам, которые помогли ей не только стать квалифицированным специалистом, но и привили любовь к профессии:

— Меня многому научила Наталья Леонидовна Каплунова — удивительный человек и настоящий наставник. Она

— В любую погоду мы должны встречать поезда, подавать необходимые сигналы, закреплять составы башмаками и отправлять их, — рассказывает она. — Несведущему человеку трудно представить, сколько всего нужно перетаскать за смену, наматывая километровые круги. Ведь если какой-то болтик открутится, может произойти сход, а если стрелка заела — задержка поезда. И все это — наша ответственность.

На судьбу Екатерина Николаевна никогда не жалуется. Такой у нее характер — закаленный железной дорогой.

— Я люблю свою работу, и коллектив у меня самый лучший. Коллеги всегда готовы прийти на помощь, подстраховать. А еще я хочу поблагодарить составителей, которые всегда нам помогают, — говорит наша собеседница. — Я очень рада, что когда-то выбрала работу на стальной магистрали, ведь именно здесь я нашла свое место.

Малая 4 разряда участка по ремонту и содержанию служебно-технических зданий №2 Донецкой дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Елена Брычкова трудится на

Евгения Протченко. Учила ответственно относиться к своему делу. Многому меня научила и маляр Нина Мотызлевская.

Елена Брычкова мастерски шпаклюет, красит, клеит обои. Она принимала участие в ремонтных работах по станции Донецк-2, в восстановлении разрушенного в результате обстрела здания управления Донецкой железной дороги.

— Сейчас мы работаем на станции Пионерская Донецкой детской железной дороги. Наша задача — не просто отремонтировать станцию, а сделать ее максимально привлекательной для воспитанников Малой магистрали и будущих посетителей. Здесь каждая деталь имеет значение!

Самым ценным в своей работе Елена Брычкова считает коллектив, к которому успела прикипеть за долгие годы:

— Со мной трудятся замечательные девочки: Лидия Мурованная, Наталья Зилинская, Светлана Устинова. Они — настоящие профессионалы. Недавно к нам присоединилась молодая сотрудница Настя Абрамова. Она с энтузиазмом берется за все задания и стремится учиться новому. Наш коллектив полностью женский, мы дружим и всегда готовы поддержать друг друга.

В канун праздника Почетные грамоты и Благодарности от ФГУП «ЖДН» своим лучшим работникам вручили руководители Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов. Железнодорожницы Луганского филиала принимали поздравления в концертном зале Луганской академической филармонии.

— В нашем филиале работают 4 тысячи человек, из них 3 тысячи — женщины, — отметил, приветствуя присутствующих, Денис Пашков. — Можно сказать, что весь филиал держится на ваших плечах. Низкий поклон вам за это!

В Доме науки и техники СМЭУ Иловайск председатель Дорпрофжел Михаил Чаленко вручил заслуженные награды от руководства ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел отличившимся работникам. Прекрасным подарком от города и первичных профсоюзных организаций Иловайского узла стал концерт Заслуженного государственного академического ансамбля песни и танца «Донбасс».



умела настолько детально все объяснить, что даже самый сложный вопрос становился простым и понятным. Мой муж тоже меня обучал: мы вместе ходили на станцию, и он подробно рассказывал мне о моей работе. Михаил освоил много железнодорожных профессий — от сигналиста до дежурного по станции Иловайск. В 2022 году он ушел защищать Родину.

Екатерина Лишак убеждена, что сигнализист должен быть ответственным, внимательным, уметь быстро принимать решения.

дороге более 35 лет.

— Я пришла на Донецкую железную дорогу по распределению маляром 2 разряда. Мне казалось, что я не смогу освоить профессию, — с улыбкой признается Елена Васильевна. — Но теперь мне нравится абсолютно все. Особенно — видеть, как еще недавно неприглядное помещение приобретает после ремонта совсем другой вид.

Освоить малярное дело молодому специалисту помогли опытные коллеги.

— В нашей бригаде тогда работало пять человек. Особенно мне помогла моя напарница

«Неженская» работа – это не про нас!



Оксана Дубикова

Надежда Хаустова посвятила, казалось бы, «неженской» профессии путейца почти 35 лет. За это время она прошла путь от монтера пути второго разряда до дорожного мастера Штеровской дистанции пути Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

На железную дорогу Надежда Хаустова пришла в 1991 году, тогда женщинам еще разрешали работать монтерами пути. 18-летняя девушка наравне с мужчинами выполняла тяжелую физическую работу по ремонту пути: меняла шпалы, занималась расшивкой и подбивкой костылей.

– Труд монтера пути непростой. Он требует дисциплины и выносливости. Мы работали на улице в любую погоду, носили тяжелый инвентарь на плечах. В то время не было ничего необычного в том, что женщина выходила на путь с ломом, киркой и лопатой, – вспоминает Надежда Николаевна. – Я не чуралась тяжелой работы и старалась трудиться наравне со всеми.

Свой первый рабочий день Надежда Хаустова помнит до сих пор. Тогда молодую железнодорожницу еще не допускали к самостоятельной работе – все происходило под наблюдением опытных коллег.

– Моим наставником была Татьяна Соловьева – монтер пути с более чем 30-летним стажем. Она, к сожалению, уже ушла из жизни, – рассказала наша собеседница. – Татьяна была очень мудрым наставником и хорошим товарищем. Она многому меня научила. Рассказывала о правилах техники безопасности, помогала с расшивкой и подбивкой костылей.

Опыта Надежда Хаустова набиралась постепенно. Она и сейчас считает, что в профессии путейца очень важны физическая сила, терпение, самообладание.

– Помню, я еще не проработала и недели, как на нашем участке загорелась стрелка. Мне поручили ее потушить и разогнать стык. Я растерялась – не знала, как это сделать. На помощь пришли коллеги с перегона, которые быстро справились с задачей. Мне, конечно, досталось. Но этот опыт стал для меня бесценным. Я поняла, что в профессии путейца нужно учиться и стараться узнавать что-то новое.

Сейчас Надежда Хаустова – Профессионал с большой буквы. За годы работы на железной дороге она трудилась

дежурной по поезду, бригадиром пути. Почти четверть века она работает дорожным мастером – это центральная фигура в путевом хозяйстве.

Свой участок Штеровка – Петровеньки (с 44 по 52 километр) и Штеровка – Марусино (с 1 по 4 километр), район станции Штеровка, а это 38 стрелочных переводов, 17 из которых действующие, она знает назубок.

На работе Надежду Николаевну ценят и уважают. Каждое утро после планерки она вместе со своими ребятами отправляется на перегон, проводит инструктаж и приступает к работе.

– И зимой, и летом мы устраняем неисправности, ремонтируем путь, обеспечивая безопасность. На железной дороге это – главное, а еще очень важен дружный и надежный коллектив. Тогда даже самая сложная работа дается легко, и неважно, женщина ты или мужчина, – тепло улыбается дорожный мастер.

У Оксаны Дубиковой работа, что называется, ювелирная. Она – машинист крана участка по текущему ремонту и техническому обслуживанию тягового подвижного состава локомотивного депо Иловыйск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». На предприятие Оксана Владимировна пришла в 1993 году маляром подвижного состава, а в 2019-м сменила «земную» профессию на работу «под крышей».

Сейчас она виртуозно управляет мостовым краном грузоподъемностью 10 тонн. Кабина машиниста находится на высоте 20 метров. На вопрос: «Не боитесь высоты?» с улыбкой отвечает:

– Секрет прост: нужно смотреть не прямо вниз, а немного вдаль – тогда не так ощущается расстояние до земли.

Управлять краном – это целое искусство. Нужно в точности выполнять ручные и звуковые сигналы стропальщика внизу. Одно неверное движение – и последствия могут быть катастрофическими.

– Когда мне предложили работу машиниста крана, я сразу заинтересовалась. Поднялась в кабину машиниста и не испугалась. В нашей профессии очень важно не бояться высоты, – отмечает Оксана Владимировна. – Прошла специальное обучение, потом выходила на подмену. Помню, когда поднялась в кабину первый раз, настроение было какое-то

В подразделениях ФГУП «Железные дороги Новороссии» женщины уверенно работают рядом с мужчинами, выполняя сложные задачи, требующие высокой квалификации. В преддверии 8 Марта представительницы слабого пола рассказали читателям «ЖДН», как они освоили «неженские» специальности и как им работает в мужских коллективах.

взлетное: очень страшно, но интересно. К сожалению, на кране сможет работать не каждый. Я приглашаю молодежь приходить к нам, но многие отвечают: «Боюсь высоты».

Освоиться в непростой профессии Оксана Дубикова помогли опытные наставники.

– Очень благодарна мастеру Сергею Навроцкому и крановщице Зинаиде Хапицкой – настоящим профессионалам, знающим свое дело «от и до», – говорит наша собеседница. – Сначала я смотрела, как работает крановщик. Потом начала выполнять небольшие задания под их присмотром. День за днем работала на кране все дольше и дольше. Поначалу я волновалась, изучая технику работы мостом и подъемом. В первое время с непривычки сильно напрягались глаза и руки. В какие-то моменты даже начинала сомневаться в своих силах. Но мыслей вроде «у меня не получится» не было. До сих пор, когда перемещаю груз, испытываю такое чувство, будто его сама в руках несусь.

Свою профессию Оксана Дубикова любит и «неженской» ее не считает. Она умело поднимает и перемещает многотонные грузы, с хирургической точностью заменяет узлы и детали на тепловозах. Качка и вибрации, которые усложняли работу первое время, теперь не выбивают из колеи: опытная крановщица научилась их ловить.

– Мы осуществляем замену деталей тепловозам ЧМЭЗ и 2ТЭ116 – снимаем крышки, водяные баки, электродвигатели, – объясняет Оксана Владимировна. – Был случай, когда слесари буквально до основания разобрали ЧМЭЗ. Там нужно было очень внимательно опускать и соединять все детали. Это была сложная работа, требующая предельной точности и внимания к указаниям слесаря.

Оксана Дубикова – единственная женщина в коллективе. Коллеги-мужчины относятся к ней с уважением и при необходимости всегда готовы прийти на помощь.

– Мы – как одна большая семья, – улыбается наша героиня. – Я всегда чувствую поддержку и заботу своих коллег, для меня это очень важно. Особенно приятно, когда в преддверии 8 Марта в цехе царит особенная весенняя атмосфера. В этот день мне всегда дарят цветы, работающие рядом мужчины говорят теплые слова поздравлений. Я благодарна судьбе за то, что работаю с такими замечательными людьми!

Елена Несват, начальник производственно-технического отдела Мелитопольской дистанции электроснабжения Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН», работает на железной дороге 40 лет. Большая часть ее трудовой деятельности связана с «неженскими» профессиями.

На тяговую подстанцию Мелитополь она пришла электромонтером 2-го разряда в 18 лет.

– Свой первый рабочий день 9 апреля 1984 года помню до сих пор: выключатели, таблички, аббревиатуры – все было таким непонятным, но очень интересным, – улыбается Елена Александровна. – На подстанции первоначальное напряжение целых 35 тысяч вольт, поэтому я безумно волновалась. Переживала, потому что в нашей работе, связанной с электричеством, одно неверное действие может стоить жизни.

Будущую профессию юная Елена выбрала по примеру мамы и брата. Мама Мария Кузьминична Тороп пришла на железную дорогу сразу после окончания Великой Отечественной войны и посвятила ей более 30 лет. Брат Геннадий проработал на железке больше 40 лет. Начиная старшим электромехаником района контактной сети Федоровка, вышел на пенсию начальником района контактной сети.

– После школы я даже не задумывалась, с какой профессией

выполнить. Например, у меня была ситуация, когда кто-то случайно нажал на кнопку, и на подстанции отключили линию 35 кВ. Я включила ее в работу меньше чем за секунду!

С 1987 года Елена Несват работала дежурным электромехаником на тяговой подстанции Мелитополь. В ее обязанности входила подготовка рабочего места: она обесточивала участок, на котором планировались ремонтные работы, осуществляла допуск бригады к выполнению работ и строго следила за соблюдением всех требований безопасности на объекте.

– Учитывая, что на подстанции напряжение может достигать от 3,3 кВ до 35 кВ, нужно быть очень ответственным – цена ошибки слишком высока, – убеждена наша собеседница. – Работа дежурного электромеханика требует особого внимания и терпения. Мы должны быть на своем рабочем месте в любую погоду. В холодное время года контролируем функционирование схем дежурного подогрева контактной сети – в такие периоды у нас часто бывают круглосуточные дежурства. Помню, как в период сильного гололеда мы неделю провели на рабочем месте, обеспечивая функционирование схем дежурного отогрева. Домой ходили, чтобы перекусить и привести себя в порядок.

В марте 2023 года противник обстрелял подстанцию, на которой работала Елена Несват.

– Наша подстанция была практически разрушена, – вспоминает железнодорожница. – Мы в кратчайшие сроки начали ее восстановление, и уже осенью 2023 года первая секция 35 кВ была запущена в работу. Восстановительные работы продолжаются и сейчас.

За личный вклад в восстановление и обеспечение работоспособности объектов электроснабжения, принадлежащих ФГУП «Железные дороги Новороссии», Елена Несват была награждена Благодарностью министерства энергетики Запорожской области.

В апреле 2023 года ее перевели инженером производственно-технического отдела Мелитопольской дистанции электроснабжения, а в сентябре 2024-го назначили начальником ПТО.

Елена Александровна признается, что за годы работы прикипела к работе и своему коллективу всей душой:

– У нас в дистанции почти все сотрудники – мужчины, женщин всего 22, но работать здесь легко и комфортно. Наши ребята – внимательные и обходительные. Они всегда поздравляют нас с 8 Марта, мы очень благодарны им за внимание и поддержку.



Елена Несват

ей связать жизнь, только железная дорога! – признается Елена Несват. – Всему, что я знаю, меня научили мои наставники: начальник тяговой подстанции Леонард Александрович Яковлев и электромеханик Джумабай Садвакасович Урузбаев. Они передали мне свои знания и умения, всегда повторяя, что в нашей профессии жизненно важно соблюдение техники безопасности.

Елена сразу же поступила в Днепрпетровский техникум железнодорожного транспорта, училась и работала одновременно. После получения диплома ее перевели на должность электромеханика.

– Электромеханик должен хорошо знать устройство тяговой подстанции, схемы и порядок переключений, чтобы работа шла без перебоев. И я научилась! – с гордостью рассказывает железнодорожница. – Дети иногда посмеивались, говорили, что я свою работу даже с закрытыми глазами могу

«Мы работаем, чтобы у пассажиров был свет»



Ольга Базарова и Лилия Каверина – единственные женщины-аккумуляторщицы в вагонном депо Мариуполь. Наши героини уверенно владеют целым арсеналом специальных инструментов, а еще умудряются выкатывать из-под вагона многокилограммовые тележки с аккумуляторными элементами.

Мама Ольги Базаровой Лидия Федоровна всю жизнь работала маляром подвижного состава в вагонном депо Мариуполь, однако девушка не планировала связывать свою жизнь с железной дорогой. После окончания школы она выучилась на лаборанта и видела себя в другой профессии.

– Мне предстояло работать в белом халате, а сейчас я ношу рабочую одежду, но о своем выборе не жалею, – улыбается Ольга Александровна. – Не зря говорят, что если железная дорога – это судьба, то от нее не уйти. Так сложилось, что именно в аккумуляторном цехе я нашла свое место. Мне нравится моя

Большинство пассажиров выбирают путешествия на поезде из-за комфорта, особой атмосферы уюта и тепла. В преддверии Международного женского дня 8 Марта мы пообщались с представительницами прекрасного пола, которые дарят свет пассажирским вагонам – аккумуляторщицами вагонного депо Мариуполь Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Ольгой Базаровой и Лилией Кавериной.

работа, у нас замечательный коллектив. На железной дороге Ольга Базарова начинала проводником, но уже через два месяца поняла, что эта профессия не для нее.

– В аккумуляторщицы я пошла, когда мне было всего 19 лет, – вспоминает наша собеседница. – Сначала сомневалась, боялась, что не справлюсь, ведь эта профессия требует физической силы и специальных технических знаний. Но после обучения мне посчастливилось попасть в замечательную бригаду, где меня поддержали, помогли освоиться. Я особенно благодарна Константину Евгеньевичу Минаеву. Он стал для меня наставником. Вместе мы работаем уже 30 лет. Это очень хороший человек, настоящий мастер своего дела.

Ольга Базарова следит за техническим состоянием аккумуляторных батарей в пассажирских вагонах, своевременно проводит их замену, ремонтирует неисправности, готовит электролит.

– Мы работаем для того, чтобы у наших пассажиров в вагонах был свет, – просто о своей сложной профессии рассказывает Ольга Александровна. – Я заправляю и, при необходимости, заряжаю аккумуляторы. Тщательно проверяю, чтобы цепь на аккумуляторной батарее была полностью собрана, а гайки плотно закручены. Затем открываю каждую банку и оцениваю уровень электролита и его плотность. Если плотность электролита оказывается низкой, а напряжение на банках недостаточным, приходится снимать батарею и заменять ее на новую. Если перегорела одна или несколько перемычек, я открываю поврежденные элементы и заменяю их.

Несмотря на то, что работа аккумуляторщицы физически тяжелая, Ольга Базарова с ней справляется, проявляя приобретенную с годами сноровку.

– Одна аккумуляторная батарея вагона состоит из нескольких элементов, мы их называем «банками». Сейчас мы

работаем с аккумуляторами, в которых 84 «банки» по 16 килограммов. Батареи размещаются под вагоном в аккумуляторном боксе на выкатных тележках. Выкатить их на откинутые крышки бокса для техосмотра реально только вместе с напарницей.

Главное профессиональное кредо Ольги Базаровой – ответственность, надежность и, конечно же, соблюдение правил техники безопасности.

– Мы имеем дело с едкими и ядовитыми веществами, такими как щелочь и электролит, поэтому соблюдение мер безопасности является обязательным условием для нашей работы, – объясняет железнодорожница. – Для защиты от опасных веществ мы используем очки, маску, каску и перчатки. Это помогает избежать попадания вредных веществ на кожу или в глаза.

Ольга Базарова – не только высококлассный профессионал, но и талантливая мастерица. Уже много лет она увлекается вязанием спицами и крючком. – Это помогает мне расслабиться после напряженного рабочего дня, – признается Ольга Александровна. – Сам процесс приносит удовольствие и радость. Я вяжу вещи для своей семьи. И в работе, и в творчестве приятно осознавать, что ты делаешь что-то интересное и полезное.

Лилия Каверина трудится на железной дороге 25 лет. Признается: именно здесь нашла свое призвание.

– Работать аккумуляторщицей было моей мечтой, – признается Лилия Александровна. – Все, что связано с электрикой, мне близко. С детства я любила наблюдать, как папа возится с разными запчастями, что-то крутит, завинчивает. Я с интересом следила за его действиями, и он многому меня научил. Например, я с юных лет умела самостоятельно менять розетки, паять.

Тем не менее, путь в профессию аккумуляторщицы был долгим. После

окончания техникума Лилия трудилась на Лозовском кузнечно-механическом заводе, занималась приемкой коленвалов. А после сокращения вернулась в родной Мариуполь и устроилась на Донецкую железную дорогу.

– Мне очень близка железная дорога. В 80-е годы моя мама была поваром в ресторанах поездов, которые следовали в Москву, Санкт-Петербург, Киев, рассказывала мне много интересных историй, – вспоминает Лилия Каверина. – Когда я искала работу, мне попались вакансии на железной дороге, и я сразу поняла, что это мое. 20 лет работала мойщиком-уборщиком подвижного состава, а два года назад мне предложили должность аккумуляторщицы. Я без колебаний согласилась.

Лилия Каверина успешно окончила курсы аккумуляторщицы. На рабочем месте ее обучали Ольга Базарова и Константин Минаев, которые щедро делились опытом с новым сотрудником.

– Каждый день Ольга и Константин рассказывали мне что-то новое, объясняли все нюансы, – говорит наша собеседница. – Я хорошо помню свой первый рабочий день. Так получилось, что большинство сотрудников были заняты другими заданиями, а мне нужно было выкатить аккумуляторные батареи и подготовить их к работе. Передо мной стояли вагоны, рядом никого не было, и я растерялась. Но быстро взяла себя в руки – понимала, что от меня зависит исправность их работы – и успешно справилась с задачей.

Несмотря на недолгий опыт работы аккумуляторщицей, Лилия уже заявила о себе, как о настоящем профессионале. Она быстро и умело выполняет диагностику аккумулятора, проводит его техническое обслуживание, восстанавливает работоспособность.

– Когда незнакомые люди узнают, кем я работаю, очень удивляются, ведь наша профессия считается сугубо мужской, – с улыбкой говорит Лилия Каверина. – Но если ты любишь свою работу, то преодолеваешь все преграды. Перед тем, как выйти на работу, я всегда поддерживаю мышечный тонус. А после трудового дня, конечно, мне необходим отдых.

Елена СУШКОВА

Мечта детства, которая стала реальностью

В последнюю пятницу марта машинисты отмечают свой профессиональный праздник. Именно от их мастерства и ответственности зависит скорость движения, безопасность и эффективность перевозок, надежная работа тягового подвижного состава.

Сергей Бабченко – машинист-инструктор локомотивного депо Мелитополь Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН». За его плечами – 35 лет работы на железнодорожном транспорте. Сергей Николаевич – один из немногих машинистов в локомотивном депо, которые имеют право на управление электровозом, тепловозом и электропоездом.

Сергей Николаевич – единственный железнодорожник в семье, но о профессии машиниста мечтал с детства.

– Однажды, прогуливаясь вдоль железнодорожного переезда в Мелитополе, я увидел проходящий мимо состав. У меня захватило дух от этой мощи, – вспоминает Сергей Николаевич. – Грохот колес, оглушительный звук, внушительные

размеры произвели на меня невероятное впечатление.

Сергей Бабченко уверенно шел к своей мечте. После службы в армии выучился на помощника машиниста в Мелитопольском профтехучилище. Затем окончил школу машинистов в Днепрпетровске. За левым крылом локомотива он ездил 5 лет, а в 1996 году совершил первую самостоятельную поездку в качестве машиниста.

– В моем становлении как профессионального машиниста огромную роль сыграли наставники: машинисты Борис Исакович Гетьман, Сергей Иванович Орлов, Сергей Анатольевич Капуков, машинист-инструктор Александр Павлович Кокарев, а также мои коллеги по работе: машинисты-инструкторы Николай Александрович Селюков,

Александр Викторович Павленко, Валентин Валентинович Залозный, Андрей Владимирович Логинов, Владимир Евгеньевич Давиденко. Они передали мне технические знания, обучили основам безопасной езды, научили самодисциплине и ответственности. Благодаря их наставлениям я научился относиться к своей профессии с уважением и вниманием. Я искренне благодарен им за их мудрость и терпение! – говорит наш собеседник.

За время своей работы Сергей Бабченко управлял как пассажирскими, так и грузовыми поездами.

– Мне довелось работать на магистральных электровозах ВЛ8 и ВЛ11, а также на пассажирских электровозах ЧС7 и ЧС2, – перечисляет он. – Я ездил на Симферополь, Севастополь, Екатеринбург, Харьков, Донецк, Ясиноватую, Иловыйск и Запорожье. Мне особенно нравилось управлять пассажирскими поездами. Ведь это возможность дарить людям комфорт и

ощущение безопасности в пути.

За годы работы Сергей Бабченко стал наставником для многих начинающих машинистов и их помощников. В 2022 году его назначили машинистом-инструктором. За три года он подготовил к самостоятельной работе четырех машинистов.

Сергей Николаевич занимается формированием локомотивных бригад; ведет работу по подготовке и повышению квалификации машинистов и их помощников, предупреждению нарушений безопасности движения.

– На сегодняшний день в моей поездной колонне 16 человек: 9 машинистов и 7 помощников машинистов, – рассказывает Сергей Бабченко. – В нашей команде работают исключительно опытные специалисты, все машинисты имеют второй класс, а помощники машинистов обладают правом управления подвижным составом. Это обеспечивает нам уверенность в выполнении любых задач и

позволяет гарантировать безопасность на железнодорожных путях. Связь со своими коллегами я поддерживаю круглосуточно, что очень важно в нашей работе. Это помогает оперативно реагировать на любые изменения и принимать верные решения в экстренных ситуациях.

В 2024 году Сергей Бабченко и машинист Валентин Залозный прошли обучение в Учебном центре профессиональных квалификаций на право управления электропоездом. Успешно сдав экзамены, они работают на маршруте «Мелитополь – Генчиск – Мелитополь».

– Я с оптимизмом смотрю в будущее, – говорит Сергей Николаевич. – Искренне верю, что уже скоро мы увидим рост грузовых перевозок и возобновление пассажирских. Тогда мы сможем перевозить грузы и людей не только по территории нашей большой страны, но и далеко за ее пределы.

Елена СУШКОВА

Наш самый важный и надежный тыл

Жены и матери наших защитников... В канун Международного женского дня мы пообщались с железнодорожницами, чьи мужья и сыновья уже вернулись с фронта, и все они в один голос говорят: «Разлука – это мучительное испытание, которое преодолевается только по-настоящему любящими людьми».

Ирина Бурлака много лет проработала в службе сигнализации и связи Донецкой железной дороги и здесь же, в ШЧ Донецк, познакомилась со своим будущим мужем. Ярослав Бурлака сегодня возглавляет Региональный центр связи Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии». Он – участник СВО, ветеран боевых действий.

– Так получилось, что на коллективном праздновании Нового года мы оказались самыми активными: я была Снегурочкой, а он – ведущим мероприятия,



Ирина Бурлака с мужем Ярославом

– вспоминает Ирина Александровна судьбоносную встречу двадцатилетней давности. – У нас оказалось много общего, мы оба из железнодорожных семей: на дороге работала моя мама, а у Ярослава – отец. Да и как мне было его не полюбить – он у меня умный, терпеливый, добрый, самый лучший! Вместе мы воспитали сына, который безгранично гордится. Еще в детстве Владислав твердо заявил нам, что хочет спасать людей, и спустя годы своему решению не изменил – сейчас он учится в Санкт-Петербургском университете ГПС МЧС.

Как и для всех жителей Донбасса, события 2014 года стали внезапным тяжелым испытанием для семьи Бурлака.

– Все эти годы мы оставались в Донецке, никуда не выезжали. Сынишку, как многие тогда, запирали дома, предупреждали, чтобы в случае опасности прятался, и уходили на работу. Сначала был шок, непонимание того, что происходит, что будет дальше. Было страшно, непонятно, ну, а потом стало ясно, что другого выхода нет, и это – наш общий выбор.

После активных боевых действий

2014-2015 годов Ярослав Бурлака возглавлял железнодорожную инфраструктуру, часто работал на линии. Командировки бывали многодневными, иногда они с коллегами жили в вагончиках. Но его грела мысль о том, что дома все в порядке, супруга с сыном ждут и понимают, и он может, не тревожась, делать свое дело.

В феврале 2022 года, когда страна столкнулась с еще более серьезными испытаниями, Ярослав Бурлака отправился воевать.

– В первое время я не понимала всю степень серьезности происходящего, – вспоминает Ирина Александровна. – Нас, жен, все вокруг поддерживали, говорили, что наши мужчины должны скоро вернуться. Но потом муж позвонил попрощаться – их отправляли на херсонское направление, а связи там не было. Слова были честными и очень страшными. Каждый день в неизвестности – это настоящая мука, особенно, когда стали приходить сообщения о гибели наших ребят с железной дороги.

Ирина Бурлака ничего не слышала о муже больше месяца. Со временем жены сослуживцев-железнодорожников наладили связь между собой и стали делиться первыми весточками с фронта. Новости о родных доходили через тех, кому посчастливилось как-то связаться. Потом стало возможным передавать посылки и письма в зону СВО.

– Позже наши мужчины нашли возможность звонить. Когда я слышала Ярослава, становилось чуточку легче. Меня очень поддерживал сын. Перед уходом отец сказал ему: «Помни: ты остаешься с мамой, сейчас ты – ее опора, здесь у нее больше никого нет». Сын все понял, отнесся по-мужски ответственно.

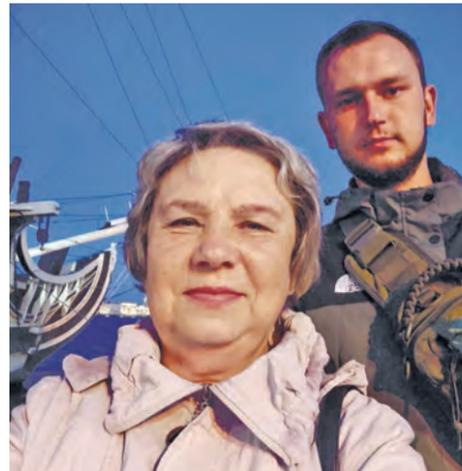
Семья дождалась с фронта своего мужа и отца. Ярослав Бурлака был комиссован по состоянию здоровья, вернулся на работу и сегодня не устает повторять слова благодарности и признаваться Ирине в любви.

– Сложно передать словами, насколько там важна поддержка жены. Письма, которые она писала мне во время службы, сейчас я храню, как сокровище. В нашей семье это такая же реликвия, как фронтовые письма моего деда. Я безмерно благодарен супруге за любовь, терпение и силу духа.

Инженер техотдела Иловайской дистанции пути Лариса Иванова ждала с фронта сына Андрея. В 2022 году он встал на защиту Родины, будучи сту-

дентом Донецкого института железнодорожного транспорта.

– Мы с мужем почти всю жизнь работаем на дороге, – рассказывает Лариса Федоровна. – Наш сын Андрей с самого детства мечтал работать машинистом локомотива. Мы часто ездили на электричке в Ханженково, и он с замиранием сердца смотрел в кабину машиниста. В интернете Андрей изучал устройство локомотива, учился азам управления. В 2018 году он окончил школу и поступил в ДонИЖТ. В первый же день специальной военной операции сын со своими друзьями-однокурсниками пошел в военкомат. Ребята надели военную форму. Мы не понимали, долго ли продлится эта ситуация, но, как могли, поддерживали мальчиков, когда провожали на иловайском вокзале. Служили они в Харьковской области. Сын иногда находил возможность передавать весточку о себе и товарищах, и тогда я начинала обзванивать их мам. Когда через время полк, в котором служил Андрей, передислоцировался в ДНР, мы с его любимой девушкой целую ночь дежурили на вокзале и в четыре часа утра первыми встретили их на родной земле. Возвратились они уже совсем взрослыми. В ноябре 2022 года студентам-участникам СВО предложили продолжить учебу. После окончания института сын поступил в локомотивное депо Иловайск, его очень хорошо приняли в коллективе. Он работает мастером цеха КИП АЛСН, интересуется тонкостями профессии у своих наставников и руководителей. Я горжусь своим сыном!



Лариса Иванова с сыном Андреем

Сам Андрей Иванов признается, что он очень признателен своей маме:

– Я безмерно благодарен маме за то, что воспитала во мне порядочность и ответственность. Все, что мы делаем, то, как мы служим, работаем – это все ради них – наших мам.

Наталья Ермакова работает секретарем руководителя Регионального

центра связи Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». В этом же подразделении трудится старшим электромехаником бригады по обслуживанию устройств телеграфной станции ее муж Артем Косик. Он – участник специальной военной операции, ветеран боевых действий.



Наталья Ермакова с мужем Артемом Косиком

Супруги в один голос говорят, что быть вместе – самое большое счастье, а разлука – мучительное испытание, которое преодолевается только по-настоящему любящими людьми.

– Артем отправился воевать 23 февраля 2022 года – вот такой для нас, женщин, получился праздник со слезами на глазах, – вспоминает Наталья Валерьевна. – Самыми тяжелыми были дни без связи. Мы, жены ребят, которые были в зоне СВО, общались, созванивались, создали группу в Телеграм. Так каждая могла хоть что-то узнать о своем муже. Потом, к счастью, их стали отпускать в увольнительные. Конечно, было очень тревожно, когда супругу пора было возвращаться – те чувства трудно передать словами... Спустя полгода Артем был ранен. Позвонил его друг и сказал: «У меня новость, ты только держись». Первые секунды было неопишимо страшно, пока я не поняла: главное – живой. Потом было лечение в госпиталях – в Белгороде, Москве, Ростове-на-Дону. Появилась возможность общаться по видеосвязи. Я очень обрадовалась, когда мужа перевели в Донецк – перевезли из Ростова на вертолете. Наконец-то мы снова были рядом.

Артем Косик с такими же чувствами вспоминает нелегкие месяцы разлуки и радость от встречи с женой:

– Я готов вечно повторять слова благодарности за ее любовь, верность, преданность, за то, что ждала и так переживала, – с нежностью говорит Артем Косик. – Да просто за то, что она вот такая есть. Спасибо!

Александр КОВАЛЕНКО

«Вы наполняете жизнь радостью и теплом!»



Милые наши женщины! Вот и пришла долгожданная весна, а с ней наш любимый праздник – 8 Марта! В этот день миллионы женщин получают самые искренние поздравления с пожеланиями счастья, здоровья, благополучия, а, главное – мира.

Так уж сложилось, что на хрупкие плечи прекрасной половины человечества возложен немалый груз повседневных забот и обязанностей. Но каким-то удивительным образом наши женщины умудряются не только достигать высоких трудовых успехов, но и создавать домашний уют и воспитывать детей и внуков. Именно они сохраняют семейный очаг и наполняют жизнь радостью и теплом.

Дорожный совет ветеранов

войны и труда гордится своими активистками, возглавляющими региональные отделения: Эльвиной Дмитриевной Гончаровой из Дебальцево, Татьяной Борисовной Шишкиной из Ясиноватой, Ольгой Дмитриевной Щербатюк из Иловайска, Галиной Васильевной Кандаровой из Волновахи и Ларисой Афанасиевной Геркус из Мелитополя.

На этих замечательных женщин возложена ответственная

миссия по сохранению и развитию ветеранского движения на железных дорогах Новороссии. Особенно хотелось бы отметить Региональный совет ветеранов войны и труда города Иловайска. Его волонтеры с искренней заботой и сопереживанием помогают нашим солдатам на передовой, постоянно собирая и отправляя на фронт посылки.

От имени всех ветеранов-железнодорожников хочу выразить искреннюю благодарность руководству ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии за внимание, поддержку и заботу о людях пре-

клонного возраста.

Дорогие наши женщины! От всей души желаем, чтобы эта весна принесла вам радость от яркого солнца, первых цветов и веселого птичьего гомона. Чаще дарите миру свои улыбки, наполняйте его светом своего оптимизма и уверенности в том, что завтра будет лучше, чем сегодня!

Пусть каждый день вашей жизни будет наполнен смыслом и благополучием. Мира и гармонии всем нам!

Елена ПОСНОВА,
председатель Совета
объединения ветеранов
войны и труда ФГУП «ЖДН»

Женщины никогда не боялись работы

Коллективы железнодорожников во многом похожи на большие семьи со своими историями и традициями. Гордость стальных магистралей – династии, в которых особое место занимают женщины: дома – нежные и заботливые матери, жены, дочери, на работе – классные специалисты с сильным характером.

Представительница третьего поколения железнодорожников Ирина Васильевна Брынько работает дежурной по железнодорожной станции Лутовиновский поселок Луганского филиала ФГУП «ЖДН». На железную дорогу она поступила 14 лет назад.

– Мне было 23 года, когда я пришла работать приемосдатчиком груза и багажа на станции Лутовиновский поселок, – рассказала Ирина Васильевна. – Позже стала агентом коммерческим, а после декретного отпуска работала в должности дежурного по станции Лутовиновский поселок.

На этой же станции товарным кассиром работала ее мама Надежда Геннадиевна Брынько. Она посвятила железной дороге 41 год и ушла на заслуженный отдых только в 2024-м.

На «железке» трудилась и бабушка Ирины Брынько Раиса Васильевна Калитвинцева.

– Бабушка поступила на железную дорогу в 1957-м, – рассказала Ирина Васильевна. – Работала кубовщиком: обслуживала котлы для кипячения воды, отвечала за обеспечение пассажирских поездов горячей и холодной водой. После того, как появились пассажирские вагоны с титанами для приготовления кипятка, необходимость в кубовщиках отпала. В последующие годы бабушка трудилась дежурным по вокзалу, старшим приемосдатчиком груза и багажа.

На стальной магистрали Раиса Васильевна Калитвинцева отработала 38 лет.

На заслуженный отдых ушла в 1993 году.

– В детстве я часто приходила на работу к бабушке и маме, – вспоминает Ирина Брынько. – У бабушки на рабочем месте были большие металлические весы, меня на них тоже взвешивали. А у мамы в кабинете стояла настольная печатная машинка, на которой



Людмила Анатольевна Ландик

мне разрешали постучать. Хорошо помню, как бабушка и мама много работали с документами. Постоянно заполняли их. Я хоть и маленькой была, но помню, с какой ответственностью они относились к работе. Были очень собранными

и внимательными. А когда было необходимо, отдавали распоряжения командирским тоном, и никто даже не думал возражать. Но это на работе! Дома мама была мягкой и доброй, всегда мне помогала. После выхода на пенсию она много времени проводит с внуком.

В семье Людмилы Анатольевны Ландик, электромеханика Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», женщины никогда не боялись работы, которая, на первый взгляд, не подходит для слабого пола. Мама нашей героини Мария Емельяновна Семко работала 38 лет бригадиром асфальтировщиков на Донецкой железной дороге.

– Характер у мамы был сильный, ее слушали коллеги, будь то мужчины или женщины, и четко выполняли все распоряжения. Она могла настоять на своем, – говорит Людмила Ландик. – Родители работали в НГЧ. Папа был машинистом асфальтобетонного завода, и в детстве мы с братом могли наблюдать полный цикл работ – от производства до укладки асфальта.

А еще Людмила Анатольевна хорошо помнит, как всей семьей они ездили к родственникам в Карелию.

– У родни были коровы, и родители помогали заготавливать сено, – улыбается наша собеседница. – Мама ловко косила траву, а у папы не получилось, и он сказал, что будет готовить еду.

После школы Людмила, особо не задумываясь, вместе с подругами-одноклассницами поступила в училище №9 г. Стаханова на специальность слесарь по контролю измерительных приборов и автоматики. В 1990 году девушку приняли почтальоном Дебальцевской дистанции сигнализации и связи.

В 2005 году Людмила Ландик посту-

пила на заочное отделение Славянского железнодорожного техникума и в 2008 году получила диплом специалиста по обслуживанию и ремонту устройств электросвязи на транспорте.

– В техникум мы с сыном поступали



Ирина Васильевна и Надежда Геннадиевна Брынько

одновременно, только он – на дневное отделение, – говорит Людмила Анатольевна. – Теперь он тоже работает электромехаником в Дебальцевской дистанции сигнализации и связи. Через несколько лет этот же техникум окончила и моя дочь, она 5 лет работала электромехаником. Так что, получается, дети пошли по моим стопам. Надеюсь, что и мой младший сын станет железнодорожником, но об этом еще рано говорить – он учится в школе.

Виктория ШЕВКУНОВА

Нам нельзя забывать уроки прошлого



– Мы должны помнить, какой дорогой ценой достается мир, – говорит Анна Полякова. – Я выросла на рассказах моих бабушек и дедушек о войне. Моя прабабушка Ульяна Лаптий оставалась в оккупации с маленькими детьми, а ее муж Андрей Иванович Лаптий и старшие сыновья ушли на фронт. Моего дедушку, которому тогда было около семи лет, хотели расстрелять за то, что он украл у немцев патроны и бросал их в костер. Но бабушка уговорила их не трогать ребенка.

Прадедуска Анны Поляковой Лаптий Андрей Иванович до войны работал железнодорожником. В 1941 году его мобилизовали. Он погиб в 1943-м при освобождении Запорожской области, недалеко от Молочанска. Его старшие сыновья Андрей и Петр ушли

на фронт в 1943 году.

В годы Великой Отечественной Петр Андреевич Лаптий служил путейцем в 29-й отдельной железнодорожной бригаде, которая внесла значительный вклад в строительство и восстановление железных дорог в годы войны. Его храбрость и трудолюбие были отмечены медалями «За освобождение Варшавы» и «За освобождение Берлина». В документе о награждении медалью «За боевые заслуги» подчеркивалось, что Петр Лаптий проявил мужество и героизм, работая помощником машиниста паровоза, обеспечивал бесперебойную транспортировку боеприпасов и топлива на передовые позиции фронта. После окончания войны Петр Лаптий вернулся в родной Иловайск и продолжил работать на железной дороге.

Анна Полякова, мастер производственного участка Иловайск материально-технического склада Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», глубоко чтит память своих родных, которые в годы Великой Отечественной отважно сражались на фронте. А в 2015-м, когда война пришла в ее дом, она сама приняла сложное решение и вступила в ополчение.

Андрей Андреевич Лаптий был сапером-штурмовиком. За проявленное мужество в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками был награжден орденом Славы III степени. Во время взятия высоты, пока его товарищи проделывали проход, он вызвал огонь на себя. Благодаря этому их группа успешно выполнила задание.

Анна Полякова с теплотой вспоминает свою бабушку Пелагею Мирончик. Она была медсестрой в военном госпитале, тяжело трудилась, помогая раненым. Молодой медсестре особенно запомнился танкист, который сильно обгорел, но ей удалось его выводить. Через много лет после войны они встретились, и он подарил Пелагее свою фотографию с надписью: «На память моей спасительнице от Филиппа».

Первый муж бабушки погиб в начале войны, сражаясь с бандеровцами на Западной Украине. О его смерти ей рассказал друг. Второй муж Сергей дошел до Берлина.

– К несчастью, история имеет свойство повторяться, – говорит Анна Полякова. – Теперь мое поколение столкнулось с ужасами войны. В 2014 году на

нашу землю пришли нацисты, и это стало началом новой трагедии.

Наша героиня вспоминает о своем дяде Валерии Владимировиче Колесниченко и его жене, которых украинские воюки расстреляли в 2014 году:

– Дядю с женой убили за то, что они помогали организовывать референдум о провозглашении независимости ДНР. Он работал слесарем-ремонтником на нашем материально-техническом складе и просто не хотел, чтобы в его родном городе распоряжались бандеровцы.

В 2015 году Анна Полякова, не в силах оставаться в стороне, вступила в ряды донецкого ополчения. Была начальником хранилища.

– Каждый день я осознавала, что от наших усилий зависит жизнь и благополучие людей на фронте. Я понимала, насколько важна поддержка тех, кто защищает родную землю.

Анна Витальевна вернулась к работе на железной дороге в 2016 году, но ее сердце оставалось с ополченцами.

– Когда в 2022 году мы узнали о начале специальной военной операции, появилась надежда, что скоро все закон-

чится и наступит мирное время, – вспоминает она. – Мне было очень страшно, особенно когда начали приходить первые новости о раненых и погибших. Мой гражданский муж Александр Афонин тоже отправился защищать Родину, он сражался на Запорожском направлении. Мы понимали, что им нужна поддержка. Делали все возможное, чтобы помочь нашим бойцам: собирали посылки, отправляли гуманитарную помощь. Я всегда переживала за наших ребят.

Сегодня Анна Полякова с коллегами активно помогает беженцам из пунктов временного размещения.

– Люди прибывают туда подавленными. Многие из них потеряли свое имущество и все, что было им дорого, – рассказывает железнодорожница. – Мы стремимся оказать посильную помощь, собираем вещи, обеспечиваем едой. Сопереживаем им, ведь разрушенные поселки и города – это боль всего Донбасса. Мы показываем, что, несмотря на все испытания и трудности, мы вместе. И это очень важно в наше время.

Ольга КРАМАРЕНКО

Юбилейный год дорожного музея



Музей истории и развития Донецкой железной дороги располагается в историческом здании бывшего паровозного депо станции Юзово. В документально-исторической экспозиции музея, основу которой составляет семейная коллекция основателя и бывшего директора музея Владимира Донченко, представлены до 10 тысяч единиц документов и материалов. Настоящая гордость музея – натурные образцы раритетной железнодорожной техники 1909 – 1980-х годов, собранные с разных железнодорожных магистралей ближнего зарубежья.

За время войны на Донбассе территория Музея истории и развития Донецкой железной дороги неоднократно подвергалась массированным обстрелам украинских военных формирований. В здании музея были повреждены крыша и система отопления, выбиты все стекла, осколками повреждены бесценные экземпляры ретротехники.

В 2014-2015 годах, несмотря на крайнюю опасность, работники музея смогли демонтировать и вывезти в безопасное место документально-историческую экспозицию. А как только стихли бои, они с удвоенной силой взялись за дело. Была начата кропотливая работа по восстановлению и реставрации поврежденного экспозиционного и документального фонда. Существующие экспозиции расширили, дополнив их новыми экспонатами.

В музее появилась экспозиция, посвященная новейшей истории дороги и региона: событиям 2014 года, воз-

вращению Донбасса в состав Российской Федерации, ежедневному подвигу железнодорожников-участников специальной военной операции.

Руководитель музея Игорь Белоусов уверен, что юбилейный год станет переломным для этого подразделения:

– Руководством ФГУП «Железные дороги Новороссии» перед нами поставлена задача к 80-летию Великой Победы привести натурные образцы железнодорожной техники в достойное состояние, которое обеспечит их дальнейшую сохранность. Главное, что у предприятия есть принципиальное понимание того, какую ценность имеет наша музейная коллекция, насколько важно сохранить эту память.

Собрание натуральных образцов раритетной железнодорожной техники – настоящая жемчужина дорожного музея. Среди них, например, опытный маневровый тепловоз ТГМ9 производства Людиновского тепловозостроительного завода. Эта уникальная машина была разработана по заказу Министерства черной металлургии СССР и построена в единственном экземпляре. С 1983 года тепловоз работал на Макеевском металлургическом заводе, а в 2006-м был передан музею.

Большой интерес представляет и маневровый тепловоз ЧМЭ5 чехословацкого производства. Он – единственный сохранившийся из всего двенадцати существовавших локомотивов данной модели. В свое время эти машины работали только на Московской и Донецкой

В нынешнем году Музей истории и развития Донецкой железной дороги отметит свой 25-летний юбилей. Учреждение, которое сегодня является подразделением по сохранению исторического наследия Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», на протяжении многих лет остается флагманом музейного дела.

железных дорогах. Управление тепловозом осуществлялось либо штурвалом контроллера машиниста, либо с переносного пульта.

Историческую связь железнодорожных поколений и эпох в коллекции музея представляют «дедушки» нынешних локомотивов – паровозы. Один из них, Су, отмечает в этом году свое 100-летие. Выпуск первых паровозов серии Су (усиленный паровоз серии С) был начат в 1925 году. Строили их на Коломенском, Сормовском, Луганском, Брянском и Харьковском заводах.

Представленный в экспозиционном зале Донецкого музея паровоз из котурты магистральных пассажирских локомотивов серии Су 252 был построен в 1949 году на заводе Красное Сормово. Работать такие локомотивы могли на угольном и на нефтяном топливе, развивали скорость до 115 км/ч. Имея высокие теплотехнические и тягово-эксплуатационные качества, в свое время они были одними из лучших пассажирских паровозов как среди отечественных, так и зарубежных образцов. Они водили пассажирские, скорые, курьерские, почтовые и пригородные поезда вплоть до 70-х годов XX столетия. Эксплуатировались Су и на Северо-Донецкой железной дороге.

В 1957 году в Мариуполе проходили съемки художественного фильма «Годы молодые», в котором все сцены снимали на железной дороге – в кадре мелькает старый вокзал и грузовой двор станции Мариуполь, а также вокзал станции Сартана. Помимо прочего, в кадр попал и паровоз серии Су211-20, который отправляется с пассажирским поездом, на крыше которого путешествуют герои киноленты.

Уже четверть века сотрудники музея работают над сохранением исторической памяти крупнейшего железнодорожного предприятия. В периоды боевых действий и восстановления дорожной инфраструктуры, в сложное время геополитических потрясений музейные работники решают важнейшие задачи по противостоянию историческим передедвиганиям и спекуляциям, сбережению документальных и техни-

ческих свидетельств эпохи, сохранению и расширению уникальной экспозиции.

– Мы видим, в каком искаженном свете преподносятся события последнего десятилетия в украинских и западных СМИ, поэтому сейчас одна из наших основных задач – собрать как можно больше свидетельств военных действий в нашем регионе, начиная с 2014 года, – говорит Игорь Белоусов. – Мы приглашаем помочь нам в этом всех желающих! Будущими музейными экспонатами могут стать фотографические снимки, личные вещи железнодорожников-защитников нашей Родины, а также гильзы, осколки снарядов, любые доказательства военных преступлений киевского режима. Очень ценны личные воспоминания участников ополчения и СВО. Давайте вместе сохраним память для следующих поколений, чтобы наши потомки могли из первоисточников узнать правду о том, что происходило на нашей земле последние 11 лет!

Как отмечает Игорь Белоусов, музей ведет работу не только в сугубо отраслевых направлениях.

– Наша экспозиция представляет интерес для специалистов и любителей из различных сфер народного хозяйства, краеведения, науки. Музей может много рассказать о развитии строительства, культуры, промышленности в регионе, становлении милиции, журналистики, медицины и многом другом. Сегодня мы активно сотрудничаем с коллегами из других регионов России. И это не только железнодорожные музеи, расположенные, в частности, в Ростове-на-Дону и Санкт-Петербурге, но и учреждения, работа которых связана с другими видами транспортной и научно-исследовательской деятельности. Так, было заключено соглашение с Российским государственным музеем Арктики и Антарктики, сотрудничество с которым является примером взаимного интереса и определяет перспективы на пути интеграции граждан в культурное пространство России, способствует популяризации просветительских проектов, развитию музеев нашей страны.

Александр КОВАЛЕНКО

Забывать – значит предать прошлое и настоящее

В семье работников Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Елены Валерьевны и Андрея Станиславовича Полищук особенно трепетно относятся к памяти о предках – воинах Великой Отечественной.

Елена о родственнике – участнике Великой Отечественной войны Павле Михайловиче Плохотченко с детства слышала из рассказов бабушки. Она знала, что бабушкин двоюродный брат был летчиком и погиб в годы войны. Ни о месте захоронения, ни фактов из его военной биографии никто не знал.

– У нас сохранилась только фотография Павла Михайловича, – рассказала Елена Полищук. – Ее мы оформили для участия в акции «Бессмертный полк», а немного позже нашли информацию о Павле Плохотченко на сайте «Подвиг народа». Из документов, размещенных на онлайн-ресурсе, мы узнали, что он был командиром

авиаэскадрильи 10-го Краснознаменного бомбардировочного полка 223 авиационной дивизии 2 авиационного корпуса. С 22 июня по август 1941 года воевал на Ленинградском фронте и совершил 10 успешных вылетов днем и 2 – ночью. За этот период бомбардировал мотомехчасти и живую силу противника, уничтожил 33 танка, 20-25 автомашин, до 2 рот противника.

В архивных документах есть информация, что майор Павел Плохотченко воевал на Волховском фронте. За годы войны был дважды удостоен ордена Красного Знамени, награжден орденом Отечественной войны II степени и медалью «За оборону Кавказа».

Погиб Павел Плохотченко 15 августа 1943 года в городе Лебедянь Рязанской области.

– Жизнь сложилась так, что сегодня, кроме моей семьи, родственников у Павла Михайловича не осталось, – говорит Елена Валерьевна. – И сберечь память о нем – это большая честь и огромная ответственность. Я рассказываю о нашем герое дочери. Когда проходили акции «Бессмертный полк», мы всей семьей принимали в них участие. У мужа в семье тоже есть герой Великой Отечественной войны – рассказы о его двоюродном дяде передаются из поколения в поколение. Когда мы шли в колонне «Бессмертного полка», я несла портрет Павла Михайловича Плохотченко, а муж – Дмитрия Андреевича Дацко.

– Дмитрий Дацко был кадровым военным, командиром

взвода 32 танкового полка, 256 отдельного ремонтно-восстановительного батальона автомобилей, – рассказал Андрей Полищук. – Родился дед в Винницкой области, прошел всю войну, воевал на Прибалтийском и Белорусском фронтах. Награжден орденом Отечественной войны II степени, дважды награжден орденом Красной Звезды, орденом Красного Знамени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За победу над Японией». В отставку Дмитрий Андреевич Дацко ушел в звании полковника.

– Нам нельзя забывать тех, кто освободил нашу Родину и защитил мир от фашизма, – отметил Андрей Полищук. – Подвиг солдат Великой Отечественной войны должен остаться



Дацко Дмитрий Андреевич

в нашей памяти навсегда. Забыть – это значит предать настоящее и прошлое. Этому мы учим нашу дочь, и я уверен, что она сохранит память о наших близких и будет рассказывать о них своим детям.

Виктория ШЕВКУНОВА

Цель – улучшение качества безопасности движения и транспортного обслуживания на новых территориях



МТУ Ространснадзора по ЮФО выполняет важную функцию в обеспечении безопасности и эффективности транспортной системы Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей. На протяжении 2024 года его деятельность была сосредоточена на контроле за соблюдением законных требований на железнодорожном транспорте, целью работы являлось не только выявление нарушений, но и предупреждение их возникновения.

В рамках контрольно-надзорной деятельности по причине срабатывания индикаторов риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса РФ от 08.04.2024 г. № 113, инспекторами территориальных отделов государственного железнодорожного надзора были проведены две внеплановые выездные проверки, согласованные с Южной транспортной прокуратурой – филиал № 2 «ЕМЗ» ООО «ЮГМК Донецк» и ФГУП «Железные дороги Ново-

россии». По результатам проверки были приняты меры по запрету эксплуатации участков железнодорожного пути и стрелочных переводов. Руководителям предприятий были выданы предписания об устранении выявленных нарушений обязательных требований.

В целях оценки соблюдения контролируемыми лицами обязательных требований, инспекторами проводились контрольные (надзорные) мероприятия без взаимодействия с контролируемым лицом: выездные обследования и наблюдения за соблюдением обязательных требований. По их результатам контролируемым лицам были объявлены предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований для принятия мер по обеспечению их соблюдения.

В соответствии с утвержденной Программой профилактики Ространснадзора на 2024 год в отношении контролируемых лиц проводились профилактические визиты, консультирования и информирования. Основными вопросами профилактических мероприятий являются организация и осуществление

Подведены итоги работы территориальных отделов государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

государственного контроля (надзора), порядок осуществления контрольных (надзорных) мероприятий и соблюдение обязательных требований. Необходимо отметить, что с августа 2024 года в личном кабинете на Едином портале Госуслуг для юридических и физических лиц, а также индивидуальных предпринимателей стала доступна запись на профилактический визит и консультирование по всем региональным и муниципальным видам контроля.

В период с 1 апреля по 1 июля 2024 года на основании требований Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 05.10.2022 г. № 402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов» инспектора территориальных отделов МТУ Ространснадзора по ЮФО принимали участие в комиссионных обследованиях железнодорожных переездов владельца инфраструктуры ФГУП «ЖДН» и владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

В соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта РФ от 22.08.2019 г. № 273 сотрудниками МТУ Ространснадзора по ЮФО на основании заявлений, поданных через Единый портал Госуслуг, были организованы замены по выдаче свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, моторвагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом.

Кроме этого, на основании требований Приказа Министерства транспорта

Российской Федерации от 18.12.2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» комиссией Ространснадзора было расследовано два транспортных происшествия: 9 июля 2024 – столкновение грузового поезда с автомобилем на регулируемом железнодорожном переезде 124 км пкв перегона Светлодолинская – Федоровка по причине нарушения ПДД водителем автомобиля, повлекшее за собой гибель 5 пассажиров; 8 ноября 2024 – столкновение грузового поезда № 2105 с хвостовой частью поезда № 3501 на перегоне Карань – Кальчик по причине превышения скорости и несоблюдения порядка движения локомотивной бригадой по участку Карбидный – Кичиксу.

Деятельность на новых территориях направлена на профилактику нарушений и создание условий, при которых соблюдение правил станет естественным процессом для всех участников транспортного процесса. Через контрольно-надзорную и профилактическую работу МТУ Ространснадзора по ЮФО стремится снизить количество нарушений обязательных требований, что в конечном итоге приводит к улучшению качества безопасности движения и транспортного обслуживания.

Руслан АГЕВНИН,
заместитель начальника
МТУ Ространснадзора по ЮФО

Цена беспечности – здоровье и жизнь человека

Дети и подростки нередко выбирают железную дорогу местом для игр, прогулок и забав. При отсутствии контроля со стороны родителей и недостаточной разъяснительной работе в школах они беспечно бродят по железнодорожным путям или забираются на крыши вагонов.

Как свидетельствует статистика, травмирование железнодорожным подвижным составом и поражение электротоком контактной сети происходит в результате несоблюдения требований «Правил нахождения граждан в зонах повышенной опасности, проезда и перехода через железнодорожные пути».

Хождение по путям всегда связано с опасностью для жизни. Так, 23 февраля 2025 года на станции Волноваха при производстве маневровых работ тепловоз сбил девочку даже после применения экстренного торможения. 16-летняя учащаяся одной из мариупольских школ переходила путь в неустановленном месте по настилу из железобетонных плит. Она беспечно шла в наушниках, с капюшоном на голове и не услышала звуковые сигнала

лы локомотива.

Скорая доставила несовершеннолетнюю в больницу. По счастливой случайности, обошлось без серьезных травм.

С начала 2025 года на территории и объектах инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии» произошло 4 случая, повлекших травмирование граждан, из которых 2 – несовершеннолетние. За аналогичный период 2024 года случаев травмирования граждан не зарегистрировано.

По филиалам ФГУП «ЖДН» случаи, взятые к учету, распределились следующим образом: Донецкий филиал – 3 (против 0 в 2024 году); Луганский филиал – 1 (против 0 в 2024 году).

ФГУП «ЖДН» напоминает: хождение по путям всегда связано с опасностью для жизни. Движущийся поезд остановить

непросто: его тормозной путь в среднем составляет 800 м. Поезд, следующий со скоростью 100 км/ч, за 1 секунду преодолевает расстояние около 30 м. А пешеходу, чтобы перейти через железнодорожный путь, требуется не менее 3-5 секунд. При этом молодые люди зачастую отвлекаются, пользуясь наушниками для прослушивания музыки или разговора по мобильному телефону и, как следствие, не слышат звуковых сигналов, подаваемых машинистом, объявлений, передаваемых по громкоговорящей связи.

Что касается стоящих вагонов, они лишь на первый взгляд могут показаться безопасными. Подходить к ним менее чем на пять метров запрещено: каждый вагон на станции находится в работе и в любой момент может быть приведен в движение.

Опасными являются выступающие части подвижного состава – за них может зацепиться одежда проходящего в непосредственной близости



человека. К травмированию может привести и воздействие воздушного потока, возникающего между двумя движущимися составами.

Поднимаясь на вагон, человек приближается на недопустимо близкое расстояние к контактной сети и в результате попадания под высокое напряжение погибает.

Уважаемые взрослые! Не проходите равнодушно мимо

шалостей детей вблизи железной дороги – это опасно для их жизни! Соблюдайте сами и учите детей правилам безопасности на железнодорожном транспорте!

Ирина ЧЕРНЯВСКАЯ,
заместитель начальника
службы охраны труда
и промышленной
безопасности
ФГУП «ЖДН»

Сладкое увлечение Анны Колесник

Свадьбы, юбилеи, дни рождения, тематические мероприятия – торты люди заказывают по разным поводам. В канун Международного женского дня Анна Колесник, инженер по организации и нормированию труда вагонного депо Дебальцево-Сортировочное, поделилась с читателями «ЖДН» секретами выпечки тортов и рассказала о своем пути в кондитерском искусстве от новичка до творца сладких шедевров.

Анна Колесник занимается выпечкой тортов с 2017 года.

– Я тогда была в декретном отпуске. Увидела в интернете снимки красивых кремовых тортов и подумала, что тоже смогу сделать нечто подобное. Ведь моя мама хорошо готовила, выпекала вкусную сдобу, у нас всегда была домашняя выпечка. Так что именно мама привила мне любовь к кулинарному искусству.

Выпечка тортов для Анны Владимировны – творческая отдушина.

– Бывает, конечно, устаю, сил ни на что не хватает, – делится наша собеседница. – Но посижу неделю в тишине, отдохну – и снова двигаюсь дальше: нужна творческая реализация.

Анна с улыбкой вспоминает свои первые шаги в кондитерском искусстве. Поначалу она экспериментировала с выпечкой, один рецепт переделывала по многу раз, пока не нашла тот самый идеальный вкус. Лишь убедившись в подходящем качестве, давала ее на пробу друзьям и родственникам.

– Вкусы у всех разные, поэтому у меня нет излюбленных рецептов и компонентов, – рассказывает Анна Колесник. – В оформлении кондитерских изделий очень люблю зеленый цвет во всех его проявлениях – от светлых до темных тонов. Также мне очень нравится сочетание желтого и голубого цвета – составляющих зеленого. Вообще, все торты у меня яркие. Дети очень любят, чтобы в композиции были изображе-

ния или фигурки их любимых героев мультфильмов. Порой им сам торт не так важен, как персонажи мультфильмов, – улыбается мастерица.

Выпечка тортов – долгий и кропотливый процесс, требующий концентрации внимания и сил.

– По времени изготовление одного торта занимает 3 дня: день – на выпечку, день – на сборку торта, день – на украшение. Это с учетом того, что я работаю каждый день, кроме выходных, до 17:00. То есть, торты я готовлю ночью, – рассказывает Анна Колесник.

Технология изготовления тортов в большинстве случаев идентична: выпечка коржей, пропитка, изготовление крема, формирование «скульптуры» композиции, оформление кремом.

– Иногда встречаются очень необычные заказы, – вспоминает Анна Владимировна. – Однажды жена заказала супругу торт в виде женского бюста. Нестандартные заказы всегда хорошо запоминаются.

Вот что Анна Владимировна рассказала по поводу обретения опыта в кулинарном искусстве и нюансах изготовления тортов:

– Хобби мое оттачивается методом проб и ошибок. Что не понравилось, больше использовать не будет. Важнейшим фактором в процессе изготовления торта является позитивный настрой. При плохом настроении или усталости белковый крем придается по

несколько раз переделывать. Его ведь очень легко испортить: «недовзбил» – крем жидкий, «перевзбил» – крем теряет воздушность. Переварил сироп – в сладости появляется горечь.

С годами Анна Колесник выработала для себя принцип: покупать продукты нужно впрок с небольшим запасом. На первом этапе обучения у нее бывали ситуации, когда закончился какой-то компонент, а ночью магазины закрыты.

– Начинающим кондитерам я дам главный совет: не нужно бояться, – делится опытом Анна Владимировна. – Помню, когда в первый раз знакомые попросили меня испечь торт, я очень испугалась, боялась, что он получится невкусным. Но я переборола страх, все сделала по технологии. И у меня все получилось! Знакомые остались довольны.

Со временем у Анны Колесник выработалась своя библиотека компонентов, и теперь она точно знает, что и где лучше покупать. Она на собственном опыте убедилась: цена не всегда соответствует качеству, более дешевые продукты порой обладают лучшими характеристиками, чем дорогие.

– Очень многое в качестве приготовления коржей зависит от духовки. Если тепло распределяется неравномерно, корж в одних местах подгорит, в других, напротив, будет недопечен. Поэтому наличие в ней конвектота положительно влияет на распределение и



подачу тепла, – поясняет Анна Владимировна. – Нежность бисквитного теста напрямую связана с мощностью миксера: при слабых оборотах яичные белки не взобьются, а слишком сильные чересчур их вспенивают.

Анна Колесник всегда держит руку на пульсе модных тенденций, учитывает пожелания заказчиков.

– Я стараюсь следить за модой в стилизации тортов, ведь если другой кондитер приготовит изделие более интересное и необычное, то и заказчики пойдут к нему. Поэтому стараюсь придерживаться принципов здоровой конкуренции, экспериментирую, анализирую вкусы и предпочтения потенциальных клиентов.

А еще наша собеседница убеждена: если принял заказ, выполнить его нужно вовремя, ведь даже малейшая задержка может сломать планы заказчика и испортить праздник.

– Всех женщин я поздравляю с днем 8 Марта. Желаю процветания нашим железным дорогам, ведь если на предприятии все хорошо, то и у нас, его сотрудников, все тоже будет удачно, – искренне говорит наша собеседница.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ

Женский характер наших железных дорог



«Переездная сторожиха» была единственной должностью, на которую женщины принимались практически с начала эксплуатации железных дорог. Причем «переездный сторож» и «переездная сторожиха» были двумя разными должностями, и на первую принимали исключительно мужчин.

С октября 1892 года женщин разрешили принимать на должности контор-

Изначально предполагалось, что железная дорога станет сугубо мужской сферой деятельности. По легенде, царь Николай I велел «и на пушечный выстрел баб к чугунке не подпускать». Но история распорядилась иначе, и представительницы слабого пола стали работать наравне с мужчинами.

щиков, переписчиков, счетоводов, чертежников, билетных кассиров. Однако их число не могло превышать 20%.

Но спустя каких-то десять лет Министерство путей сообщения уже признало желательным, чтобы на всех железных дорогах был предпринят опыт замещения должностей начальников станций, их помощников и кассиров женщинами, окончившими средние учебные заведения.

В 1903 году при Императорском русском техническом обществе в Санкт-Петербурге были открыты железнодорожные курсы, на которые принимались и мужчины, и женщины. В Москве начали работу технические женские курсы по строительному, механическому и электротехническому специальностям.

В 1912 году МПС инициировало рассмотрение вопроса «о расширении пределов женского труда на железных дорогах», и уже спустя два года на транспорт пришли работать первые в России женщины-инженеры путей сообщения. Это были выпускницы Женского политехнического института, защитившие дипломные проекты по программе

мужского Путейского института.

После Октябрьской революции женщинам стали доступны должности, о которых раньше они могли только мечтать. Во второй половине 30-х годов XX века им покорилась даже сугубо мужская специальность – машинист паровоза.

Первой в России женщиной-машинистом стала Зинаида Троицкая. В 1930-м она окончила с отличием железнодорожное ФЗУ, стала работать слесарем, что до нее позволялось только мужчинам. Но Зинаиду привлекала работа на паровозе. С большим трудом ей удалось поступить на курсы помощников машиниста, но и после их окончания на работу долго не брали. Потом устроили на маневровый. Своим трудолюбием девушка завоевала сердце пожилого машиниста, и он потихоньку начал учить ее вождению локомотива.

Трижды отказывали ей в заявлении на сдачу экзамена на права машиниста. Наконец, разрешили, и – снова маневровый паровоз, от которого отказывались все мужчины. Но Троицкая все-таки добилась своего. Стала не просто водить паровозы – тяжеловесные со-

ставы. Сокращала время простоя на экипировке, ее локомотивы без ремонта ходили вчетверо дольше положенного. Призвы Зинаиды Троицкой: «Женщина, на паровоз!» услышали все в стране.

По ее стопам пошли многие девушки Донбасса. «Когда по всей стране разнеслась весть о замечательном рейсе первой женской паровозной бригады во главе с машинистом-орденоносцем Зинаидой Троицкой, мы решили изучить локомотив, – написала в заметке для газеты «Железнодорожник Донбасса» слушательница курсов помощников машиниста Татьяна Небелюк в сентябре 1938 года.

В годы Великой Отечественной войны мужчины ушли на фронт, на их место пришли женщины. В первую очередь, нужны были машинисты, чтобы под бомбежками, на прицеле у вражеских истребителей управлять локомотивами.

После войны число женщин на железной дороге продолжало расти. Они работали техниками, инженерами, занимали руководящие должности.

Сегодня роль женщин в стабильной работе железных дорог трудно переоценить. Заботливые женские руки обслуживают сложнейшие технические устройства, осваивают современные технологии, создают уют на вокзалах и в поездах.